Comisión de Turismo
S/C

Versión Taquigráfica N° 2306 de 2004

SUBSECRETARIO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Puerto Granelero de La Paloma

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 13 de enero de 2004

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Enrique Pérez Morad.

MIEMBROS: Señores Representantes Roberto Arrarte Fernández, Artigas A. Barrios y Yeanneth Puñales Brun.

DELEGADOS DE SECTOR: Señor Representante Ruben Obispo.

ASISTEN: Señores Representantes Carlos González Álvarez y Víctor Rossi.

INVITADOS: Señores Subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, doctor Juan Luis Aguerre Cat e ingeniero Carlos Colom, Gerente de la División Puertos.

SEÑOR PRESIDENTE (Pérez Morad).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el gusto de recibir al Subsecretario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, doctor Juan Luis Aguerre Cat, y al Gerente de División Puertos, ingeniero Carlos Colom, para considerar la información solicitada con respecto a la iniciativa de licitar en el Puerto de La Paloma un puerto granelero, su impacto sobre el medio ambiente y sobre la zona turística en ese lugar y en los balnearios aledaños. Además, están presente los señores Diputados Rossi y Obispo. Y, antes de hacer pasar a los invitados, el Diputado Obispo solicitó hacer un planteamiento.

SEÑOR OBISPO.- Voy a referirme al tema de Villa Purificación. Todos sabemos la preocupación que sentía el Diputado Laviña por este asunto y también conocemos las presiones que ha habido para que estos trámites se enlentezcan o diluyan y, de acuerdo con el conocimiento que tenemos, la Comisión de Patrimonio Histórico Artístico y Cultural de la Nación tiene a estudio la investigación arqueológica e histórica que concluyó la Universidad de la República sobre la ubicación de Villa Purificación.

Como las dilatorias siguen, me parece que esta Comisión que trabajó tanto en esto, por lo menos, debería tener alguna inquietud por saber qué pasa con ese estudio ya que es lo más institucional, faltando el

compañero que hizo todo el trabajo y el proyecto de ley. Considero que lo más correcto sería que la propia Comisión se interesara sobre este asunto.

Mi planteamiento concreto es que se retome el tema en el sentido de saber qué pasó con el estudio que hizo la Universidad, pues tenemos entendido que ya se ha terminado, y de que se concluyan las definiciones a que llegó la propia Comisión.

Me parece que sería bueno que sea esta Comisión la que retome la consideración de este asunto y se inquiete sobre lo que está ocurriendo, porque si no presionamos esto se va a diluir en el tiempo. Todos sabemos cómo se manejan estos temas y, en particular, este.

Es cuanto quería plantear.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tomamos la propuesta y la preocupación del Diputado Obispo. La Comisión va a analizar las medidas que adoptará sobre esto, habida cuenta de que ese tema fue largamente estudiado y expuesto en esta Comisión de Turismo durante más de un año -si mal no recuerdo-, contando con una amplísima información histórica brindada por connotados historiadores que por fortuna vinieron a esta Comisión, abocados específicamente a tratar de focalizar lo más precisamente posible donde está ubicada la Villa de la Purificación del Cuartel General, como lo establecía el propio José Artigas en una carta hecha en 1815 donde hablaba de Villa Purificación y de su Cuartel General.

Como eso ya está convertido en ley, directamente, vamos a retomarlo y hacer las gestiones correspondientes para que se cumpla con lo que a texto expreso ha sido establecido. También vamos a tratar de orientar las voluntades para que esto se expida rápidamente habida cuenta de que había personas que estaban directamente interesadas en que este tipo de investigación no se llevara adelante por los motivos claramente establecidos en las versiones taquigráficas de esta Comisión.

Se pasa a considerar el segundo punto del orden del día.

(Ingresa a Sala el señor Subsecretario de Transporte y Obras Públicas, doctor Juan Luis Aguerre Cat, y el Gerente de la División de Puertos, ingeniero Carlos Colom)

——La Comisión tiene el gusto de recibir al señor Subsecretario de Transporte y Obras Públicas y al Gerente de División de Puertos para referirse a la instalación de un puerto granelero en La Paloma mediante la iniciativa de una licitación a través de una concesión de obra pública. Esta Comisión de Turismo estaba particularmente interesada en recibir la información general sobre el proyecto por parte de las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y conocer los objetivos que se pretenden alcanzar, las estimaciones de los beneficios, así como los estudios de impacto ambiental o sobre la actividad turística que tiene esta iniciativa en una zona como la del puerto de La Paloma y de las playas aledañas, predominantemente de actividad turística en el departamento de Rocha.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En primer lugar, desearía hacer una precisión previa para impetrar la benevolencia de esta Comisión al juzgar nuestra conducta al venir aquí.

Recibimos una primera invitación el 30 de diciembre de 2003, en la que se especificaba que la reunión sería el 13 de enero, así como los objetivos de la misma. Esta invitación no fue contestada el 31 de diciembre ni el 1º de enero. El 2 de enero, luego del feriado, la Comisión nos imputa omisión de responder a la convocatoria. La benevolencia que solicito consiste en que se disimule el no haber contestado el 31 de diciembre ni el 1º de enero y que no se nos impute omisión de contestar cuando se nos manda la segunda invitación el 2 de enero diciendo que hay premura en informar sobre este tema. Esa es la razón por la cual me encuentro informando sobre este tema, dado que el señor Ministro está de licencia. Debido a la premura que la Comisión manifestó tener sobre este tema no vacilamos en concurrir junto con el señor Gerente de la Dirección Nacional de Hidrografía, haciendo constar que la exposición que haremos no va a ser ni de cerca la que podría haber hecho el señor Ministro Cáceres, quien tiene mucho más conocimiento y experiencia que yo en la materia.

SEÑOR PRESIDENTE.- La primera nota al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Lucio Cáceres, fue enviada el 30 de diciembre de 2003, y dice lo que a continuación leeré.

(Se lee:)

———La nota fue firmada por la Prosecretaria, señora Viviana Calcagno, y por el Presidente de la Comisión, señor Diputado Pérez Morad.

Posteriormente, me comuniqué telefónicamente con el señor Ministro Cáceres, quien me informó que estaba de licencia. Yo le trasmití la importancia del tema, habida cuenta de que a mediados de febrero esta iniciativa podría empezar a concretarse en los hechos, y el interés de los Diputados de Rocha en conocer el impacto que esto tendría sobre la actividad turística y los estudios que podría haber hecho el Ministerio al respecto. Esto era lo que nos llevaba a actuar con premura.

En esa conversación telefónica el señor Ministro me informó que iba camino a Maldonado y que apenas llegara se comunicaría conmigo; si mal no recuerdo, esto ocurrió el 30 de diciembre, pero el señor Ministro no nos devolvió la llamada hasta el 2 de enero. Nosotros habíamos quedado a la espera de su comunicación, pero como los plazos cuentan y él nos había informado que estaba de licencia, decidimos reiterar por nota -como corresponde- la solicitud de que concurriera algún jerarca del Ministerio que él considerara que lo representarían bien, a efectos de que informara a esta Comisión.

Este fue el motivo: el incumplimiento del señor Ministro en devolvernos la llamada horas después de que nos hubiéramos comunicado con él. La Presidencia de esta Comisión dejó que transcurrieran 48 horas y luego reiteró por escrito el pedido de confirmación de concurrencia a este ámbito para hablar sobre este tema.

Quería dejar esta constancia para que se supiera cómo sucedieron las cosas.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- La única constancia que quiero dejar es que las 48 horas a que se refiere el señor Presidente transcurrieron entre el 31 de diciembre y el 1º de enero; el 1º de enero es feriado y el 31 de diciembre es como si lo fuera. Habida cuenta de que las 48 horas transcurridas corresponden a esos dos días, entiendo que la falta de respuesta no es tan grave. Y agrego que atendiendo, precisamente, a la premura en hablar sobre este tema es que hoy asisto a esta Comisión.

La iniciativa de utilizar el puerto de La Paloma para una terminal granelera fue presentada ante la Dirección Nacional de Hidrografía de nuestro Ministerio por una empresa privada -se trata de un consorcio de sociedades que hoy tiene el nombre de Puerto Graneles S.A.-, en el marco del sistema de iniciativa privada consagrado hace ya tiempo por el Decreto Nº 285/00, elevado a rango legal por la Ley de Reactivación Económica, Ley Nº 17.555, de 2002, cuyo artículo 19 prácticamente legalizó todo el sistema establecido por ese Decreto. El artículo 19 de la Ley Nº 17.555 facultó al Estado, los Entes Autónomos, los Servicios Descentralizados y los Gobiernos Departamentales a recibir iniciativas relativas a actividades susceptibles de ser ejecutadas directamente por los organismos referidos o de ser concesionadas de acuerdo con las normas constitucionales y legales en vigencia, sea a impulso de parte o mediante invitación de oficio. A continuación, el artículo 19 establece el trámite a dar a esas iniciativas privadas.

La presentación formal de la iniciativa de Puerto Graneles S.A. -más adelante identificaremos el conjunto de empresas que se ha presentado- fue precedida por una serie de solicitudes de autorización para hacer investigaciones dentro del puerto de La Paloma y prospecciones sobre el fondo marino, a efectos de poder establecer con solidez la factibilidad física de un proyecto como el que nos ocupa. Esos estudios -que, naturalmente, fueron autorizados por la Dirección Nacional de Hidrografía- se remontan a principios de 2002; durante todo ese año los miembros de la sociedad de la iniciativa, conjuntamente con la Dirección Nacional de Hidrografía, desarrollaron estudios sobre el particular. Finalmente, estos estudios se concretaron el 13 de diciembre de 2002, cuando Puerto Graneles S.A. presenta ante la Dirección Nacional de Hidrografía de nuestro Ministerio la propuesta final del consorcio, que actualmente es una sociedad anónima.

Una vez recibida esa propuesta con las características que la ley exige -es decir, con un nivel primario de estudio que a posteriori de la adjudicación termine en un proyecto ejecutivo-, el 18 de febrero de 2003, la

Dirección Nacional de Hidrografía dejó constancia en el expediente de que esa iniciativa respondía a estudios hechos desde el tercer trimestre de 2002. El Poder Ejecutivo, luego del informe circunstanciado de la Dirección Nacional de Hidrografía, con fecha 10 de setiembre de 2003, declaró -como marca la ley- que la iniciativa era aceptada por la Administración, según el literal B) del artículo 19 de esta ley que mencionamos, que prevé que para dar curso a las iniciativas, estas deben cumplir con esa formalidad previa, es decir, que el Poder Ejecutivo las haya sometido a un estudio y las haya aceptado como iniciativas privadas. Esto es a efectos de que luego se desarrolle un procedimiento competitivo, abriendo esa iniciativa y los estudios existentes a todo interesado que quiera conocer en qué consiste. En la ley no está fijado un solo tipo de procedimiento sino que abre un abanico de posibilidades al establecer que puede convocarse a una audiencia pública, llamar a licitación o promover cualquier procedimiento competitivo que se determine por razones de buena administración. Inclusive, se prevé la posibilidad de la tan discutida subasta pública para adjudicar a un contratista la elaboración del proyecto, de la ejecución y de la explotación.

Dentro de los márgenes legales, el Poder Ejecutivo -como está previsto- le concedió a quien tuvo la idea de presentar la iniciativa privada una ventaja del 20% sobre los restantes competidores que pudieran presentarse al procedimiento competitivo. El procedimiento que el Poder Ejecutivo eligió -dentro de lo que la ley le permite- fue el de la licitación pública abierta, que se va a abrir a mediados del mes de febrero y a la cual Puerto Graneles Sociedad Anónima va a concurrir con una ventaja del 20% sobre los restantes competidores. Esta ventaja puede ser anulada, si las propuestas competitivas que puedan aparecer son mejores que ese 20%.

El 11 de diciembre de 2003 el Poder Ejecutivo aprobó los estudios de factibilidad que surgen de los expedientes y el pliego de condiciones de la licitación proyectado por la Dirección Nacional de Hidrografía. Esto se introdujo en Internet y está a disposición de todos los interesados. Tenemos en nuestro poder la totalidad del expediente para que cualquier señor Diputado que esté interesado pueda examinarlo. El señor Diputado Artigas Barrios concurrió a la Dirección Nacional de Hidrografía en varias oportunidades y tuvo acceso a toda la documentación. En lo que está publicado en Internet se establece que en la Dirección Nacional de Hidrografía están a disposición de quien quiera todos los antecedentes, salvo la información económico-financiera propia de la empresa que tuvo la iniciativa privada -la ley permite preservar esta información; es reservada-; están a disposición de todos los aspectos técnicos, económicos y financieros del proyecto, y una copiosa documentación de planos que por no tener soporte magnético no entró en Internet. Reitero que está a disposición de quien quiera el Anexo I, que contiene los planos iniciales del proyecto.

Consecuente con la aprobación del Poder Ejecutivo, el 24 de noviembre de 2003 la Dirección Nacional de Hidrografía hizo el llamado público, realizó las publicaciones en la prensa entre los días 14 y 17 de diciembre y convocó para la apertura de la licitación el 16 de febrero de 2004. Paralelamente y con otra finalidad, se hizo una audiencia pública tal como está establecido en el Código de Aguas vigente, que prevé que en todo caso de solicitud de concesión del álveo de aguas públicas la Dirección Nacional de Hidrografía deberá llamar a una audiencia pública para ver si hay eventuales opositores a lo que se pide. Obviamente, el proyecto de Puerto Graneles, cuyos aspectos técnicos serán desarrollados más adelante por el ingeniero Colom, supone la utilización del álveo de la bahía de La Paloma; llega hasta un punto de embarque y desembarque a mil trescientos metros de la costa y se comunica por una cinta transportadora. Esa audiencia pública se efectuó el 18 de diciembre de 2003 y no hubo ninguna oposición ni comentario alguno; la empresa iniciadora expuso la totalidad del proyecto, inclusive con audiovisuales. Si esta Comisión lo considera necesario, podríamos poner esta información a su disposición; si no hubiera habido esta premura, hubiéramos solicitado que se trajera una pantalla para mostrar los lineamientos del proyecto en forma más visible.

Actualmente hay un pliego, una iniciativa privada con los lineamientos generales del proyecto, un llamado público y una fecha de apertura. La solicitud enviada a nuestro Ministerio establece que informemos sobre el contenido de ese pliego y sobre las eventuales incidencias que la construcción de este proyecto y su operación tendría en los aspectos turísticos. Lo medio ambiental es más amplio que lo turístico, si bien ambos aspectos están indisolublemente unidos. Pero lo específico de esta Comisión es la parte de interés turístico.

Efectivamente, hemos pedido a la DINAMA un informe preliminar -porque no puede hacer un informe sobre algo que todavía no existe- para que en el caso de que viera a este proceso absolutamente inviable por sus implicancias medio ambientalistas, lo detuviéramos para no gastar el tiempo de los proponentes ni del Estado. En ese informe preliminar, de fecha 18 de mayo de 2003, la DINAMA considera esto adecuado para esta etapa del proceso y establece conclusiones importantes. Cito textualmente: "El proyecto será viable desde el punto de vista ambiental". Y también dice: "Pero existe la necesidad de gestionar la autorización

ambiental previa". Esto se debe realizar antes de que se lleve adelante el proyecto. Es decir que el que resulte adjudicatario de la licitación necesariamente va a tener que pasar por un nuevo estudio de la Dirección Nacional de Medio Ambiente que certifique, con más profundidad que lo que ya lo hizo, la procedencia o factibilidad ambiental de este proyecto.

La DINAMA señala que este proyecto implicará una afectación del paisaje. La apariencia actual de La Paloma se va a ver afectada por el establecimiento de esta cinta transportadora que va desde las costas hasta aguas profundas. Sin embargo, consideran que no habría un conflicto insalvable entre la explotación que tendrá lugar luego de construido el proyecto y las actividades turísticas de la zona.

En un informe, mucho más detallado que los que presentaron los proponentes, firmado por el ingeniero Carlos Amorín, que es muy abundante en argumentaciones y demás, se establece que esta zona de nuestro país tuvo vocación de puerto antes que turística y que el posible conflicto entre ambos aspectos no puede predecirse a esta altura; recién cuando el proyecto empiece a funcionar, se verá cuál va a ser, en definitiva, la coparticipación o la coexistencia de ambas finalidades en esta misma zona. En ese sentido, al hablar con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas recordaba la existencia de múltiples puertos en el mundo que tienen un desarrollo turístico indudable y otras actividades industriales o de servicio que "prima facie" parecerían incompatibles, aunque han podido convivir perfectamente; gracias a Dios, nadie les puso freno so pretexto de la incidencia en el área turística. Es el caso de Mar del Plata, que tiene una industria pesquera que coexiste con los miles de turistas que allí concurren; es el caso de la bahía de Acapulco, donde coexisten refinerías y actividades turísticas, -nadie duda que este lugar es uno de los destinos turísticos más buscados en el mundo-; también es el caso de Miami, donde la playa de Palm Beach coexiste con un puerto comercial; y podemos citar a nuestro José Ignacio, que tiene una boya petrolera a escasos metros de la costa. Es decir que ahora, antes de que la obra se construya y opere, nadie puede predecir cuál será su influencia definitiva, aunque un especialista en medio ambiente, el ingeniero Carlos Amorín, se pronuncia y establece que, eventualmente, la explotación que nos ocupa podría llegar a ser incluso un nuevo atractivo turístico para La Paloma, sin influir de ninguna manera en el ambiente ni en la actividad turística.

SEÑORA PUÑALES BRUN.- Solicito al Ministerio que nos deje fotocopias de los dos informes que se citaron.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Podemos dejar el informe de la DINAMA y el del ingeniero Amorín para que se saquen fotocopias.

Por otra parte, en este proyecto se prevé invertir alrededor de US$ 30:000.000. La concesión que Puerto Graneles S.A pide es por cincuenta años. Se favorece con los beneficios tributarios generales existentes para todas las empresas de este tipo y para aquellas cuyo desarrollo desea fomentar el Estado. Hablo de beneficios a la importación y de otros de carácter general como, por ejemplo, la autocanalización del ahorro a partir del séptimo año, que es cuando se piensa que el proyecto estará en su plenitud.

En la propuesta se establece que se crearían entre 2.000 y 3.000 puestos de trabajo; no quiero pronunciarme al respecto y me limito a informar lo que dicen los proponentes. Se propone sacar alrededor de 1:400.000 toneladas de madera "chipeada" -en el lugar habrá una planta de "chips", una "chipeadora"-, fundamentalmente de eucaliptus globulus, que es lo que mueve a esta empresa a realizar este emprendimiento.

Cabe señalar que hay un conjunto de empresas y de personas que se mueve alrededor de Puertos Graneles S.A, que ya es propietario de 27.000 hectáreas en los departamentos de Rocha, Maldonado, Lavalleja y Florida. Es decir que quienes proponen construir la terminal granelera también son propietarios de explotaciones forestales. De las 27.000 hectáreas, 21.000 están plantadas con eucaliptus globulus.

La cinta transportadora llegaría a una profundidad de 12 metros; 15 o 16 metros es la profundidad natural en la que pueden operar fácilmente buques de 12 metros de calado, es decir 40 pies.

"Grosso modo" esto es cuanto informaré hasta ahora. Si no hubiera preguntas concedería la palabra al ingeniero Colom para que dé un lineamiento mucho más técnico y explique las características principales del pliego que conducirán a la adjudicación, que es lo que preocupa a esta Comisión.

SEÑOR COLOM.- Como ya se ha dicho, el objeto del pliego es el desarrollo y la explotación de una terminal granelera de aguas profundas. Esta terminal tiene una característica singular, ya que no se haya ubicada dentro de un espejo de aguas calmas, como lo determinan normalmente las obras de protección hidráulica, las escolleras de los puertos.

Esta obra se ubica por fuera del actual Puerto de La Paloma e, inclusive, de sus posibles ampliaciones. Una primera característica a señalar de este emprendimiento, que preocupó a la hora de analizarse la iniciativa privada que se presentó, es que esta propuesta no inhibe el desarrollo de lo que en el Ministerio hemos dado en llamar "el puerto profundo de La Paloma".

Esta terminal granelera de aguas profundas consiste básicamente en una estructura "off shore" que arranca del extremo sur, del actual apostadero naval de La Paloma, procurando ir a las mayores profundidades por los caminos más cortos. Esta cinta transportadora de graneles -se trata de una terminal granelera para el movimiento y manejo de graneles- básicamente consiste en un puente apoyado sobre pilotes, con la siguiente orientación: saliendo del extremo sur, del apostadero naval hacia el sureste, terminaría a unos 1.350 metros de la costa con obras de atraque que permitirían orientarse a las embarcaciones en dirección sur-norte.

Hay una serie de datos que necesariamente no son menores a lo que es la propuesta. Por un lado, esos 1.350 metros permiten llegar a profundidades de entre 15 y 16 metros, lo que hará apta la terminal para operar con barcos como los que mencionaba el doctor Aguerre, de 12 metros de calado. Esto va a permitir que los barcos mayores puedan operar a plena carga. Son barcos de tonelaje importante, con un desplazamiento del orden de las 80.000 toneladas, lo que va a hacer posible una capacidad de carga de 60.000 toneladas. Esa orientación es un dato importante en cuanto a los estudios que nos presentó la firma que hizo la propuesta de la iniciativa privada, porque cuando se presentan terminales "off shore", uno tiende a dudar, a analizar con rigor las condiciones de operabilidad al estar en áreas de mar abierto.

De acuerdo con los estudios de evaluación de vientos, de clima marítimo, o sea clima de olas, etcétera que nos han presentado, esta terminal tendría una operabilidad del orden del 80% de los días aproximadamente, dado que, como ocurre siempre en estos casos, hay una altura de ola máxima para operar y un período de ola asociado; la obra de atraque está constituída básicamente por duques de alba y boyas de amarre. Estas últimas están vinculadas a muertos que estarían en el fondo del mar y, en principio, deberían ser aptos para soportar tironeos del orden de las 150 toneladas. Por supuesto que este sistema de atraque tiene que estar auxiliado en las maniobras mediante el uso de remolcadores, lo que va a permitir a la embarcación desarrimarse de los duques de alba cuando opere en condiciones de clima de olas que no sean las mejores. En la jerga portuaria denominamos "duques de alba" a los puntos duros; son estructuras a las que se recuesta y se amarra un barco. No son estructuras que generen explanadas, como las del puerto de Montevideo y de La Paloma; son estructuras puntuales sobre pilotes, con dimensiones de siete por ocho metros y con defensas adecuadas para recibir barcos. Como decía, en condiciones de clima extremo los barcos pueden desarrimarse de esas estructuras para no dañarlas ni dañarse y operar amarrados a los muertos a través de las boyas, que son estructuras más flexibles y permiten la operación con determinados oleajes. Para dar una referencia, con un oleaje del orden de los dos metros la terminal puede operar sin inconvenientes.

¿Por qué se necesitan 15 ó 16 metros de agua cuando en realidad estamos hablando de embarcaciones de 12 metros de calado? Porque hay que tener en cuenta el movimiento de la embarcación por el oleaje, el cabeceo de la embarcación, su rolido y una cierta revancha. Ese puente que lleva a las instalaciones de atraque va a tener pasajes peatonales y va a ser el sostén de una cinta transportadora que se va a subdividir en cintas en el extremo de la estructura de atraque, las que van a alimentar cargadores que se encuentran contra el frente de atraque; son plataformas más importantes, de 12 por 12 metros o 13 por 13 metros y estarán a una cota importante. Esos cargadores posibilitarán el trasiego del granel al barco. Las instalaciones en tierra consisten básicamente en áreas de acopio, de depósito fundamentalmente de rolos, porque si bien lo que se está licitando es una terminal granelera para el manejo de graneles para embarcaciones de calado importante, también el pliego dice que esta terminal tiene que ser la boca de salida de la producción maderera de la región este del país. Por lo tanto, en esta terminal tiene que haber una chipera; se trabajará a través de la modalidad de chip, transformándose la madera en un granel. Por lo tanto, deberá haber áreas de acopio de rolos, áreas para la instalación de la o las chiperas y áreas de acopio de los propios chips.

El pliego recoge la iniciativa privada presentada por Puerto Graneles Sociedad Anónima en el Anexo I, y establece una serie de requisitos y características de la evaluación de las ofertas. En principio, me gustaría

resaltar que el pliego establece una serie de requisitos mínimos. Algunos ya han sido mencionados; deben alcanzarse profundidades que sean compatibles con la operativa de embarcaciones de al menos 12 metros de calado. También establece que debe haber una capacidad instalada que al menos permita mover 1.000 toneladas hora de granel; que la capacidad de la chipeadora deberá ser tal que al menos alcance las 700.000 toneladas año. O sea que no queremos que el objeto que se licite sea inferior a la propuesta presentada oportunamente.

Como me acota el doctor Aguerre, si bien la capacidad instalada de esta terminal granelera tiene como primer objetivo ser la boca de salida de la producción maderera de la región este del país, puede mover cualquier otro tipo de graneles. Quiere decir que es una capacidad instalada que va a estar disponible a esos efectos.

En cuanto a lo que mencionaba recién acerca de los aspectos resaltantes del pliego de condiciones, podemos agregar que hace al procedimiento de la iniciativa privada con las características de puntuación de esta licitación; habría que mencionar que hay un criterio de admisibilidad que va a analizar la razonabilidad, la coherencia de la propuesta y de la capacidad instalada con las características que se propongan en cuanto a áreas de "stock" y de almacenamiento, capacidad de la chipera, etcétera. Una vez salvada por los oferentes esa condición de admisibilidad, se van a evaluar los aspectos que paso a comentar.

Por un lado, se va a evaluar el precio máximo de servicio a los "chips" que formule cada oferente. Dicho precio, en resumen, es el precio que va a cobrar por todo concepto quien explote la terminal desde que entra una tonelada de madera -eucaliptus "globulus" en rolos- y se deposita en el puerto, se chipea, se transporta por la cinta y se esparce en la bodega del barco. Todo este paquete de servicios a los "chips" figura en el pliego de licitación.

La forma de evaluar ese precio en el pliego es la siguiente: en primer lugar, se otorgan treinta puntos al precio que oferte la firma que presentó la iniciativa privada, a las demás ofertas se les da puntos en más o puntos en menos por cada tres puntos porcentuales en menos o en más con respecto al de la firma que presentó la iniciativa, o sea, Puerto de Graneles S.A.. Entonces, a mayores precios, van a tener menor puntaje; a menores precios van a tener mayor puntaje.

En segunda instancia, se evalúa la capacidad instalada, que se va a medir a través de la capacidad que tenga la cinta transportadora, evaluado como la cantidad de toneladas horas que puede desplazar. O sea que evaluamos la capacidad instalada una vez culminadas las obras de primera etapa, que son las que dejan operativa a la terminal granelera.

Y de nuevo hay un criterio similar al anterior ya que en el pliego se establece que quien presentó la iniciativa privada por ese concepto tiene treinta puntos y las otras ofertas tendrán un punto más por cada cincuenta toneladas en más que comprometan tener como capacidad instalada; por cada cincuenta toneladas menos, tendrán equis puntos menos.

El tercer aspecto que se evalúa es el plazo de obra que declaren. En ese sentido, estamos puntuando con dieciséis puntos a la oferta que presentó la iniciativa y otorgamos un punto más por cada mes; es menos si otros oferentes ofertan.

Después está el rubro de antecedentes que se subdivide en tres subrubros. Se trata de los antecedentes del equipo que formula o avala la propuesta, al cual se le otorgan ocho puntos. Hay otro subrubro que es el de los antecedentes de los técnicos que elaborarán el proyecto ejecutivo, a los cuales también corresponden ocho puntos. Y, luego están, los antecedentes empresariales para los cuales hay otros ocho puntos. Si no me equivoqué, en total estamos hablando de cien puntos.

Lo que voy a decir en este momento es menor, el criterio de puntuación es que la oferta que formule el Puerto Graneles S.A., quien presentó la iniciativa privada, tenga cien puntos, y que para que otro oferente resulte ganador de la licitación, debe superar ese puntaje en un 20%, tal como se estableció en la reglamentación, es decir que tendrá que estar por encima de cientoveinte puntos. Esto es lo que se estableció en la reglamentación vigente.

Por otro lado, el pliego establece la obligatoriedad de que quien resulte adjudicatario obtenga todas las autorizaciones legales que se requieren. Esto será responsabilidad del adjudicatario y del concesionario. En particular, por lo relevante menciono la autorización ambiental que tendrá que ser tramitada ante el

Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, así como también todas las que correspondan por parte de la Armada Nacional con respecto a la señalización y ayuda a eventuales señales a la navegación, más todas las otras que impone la legislación como, por ejemplo, la habilitación de los bomberos, etcétera.

No mencioné los órdenes de inversión que se estiman en cuanto a obras. Para los que llamamos obras de primera etapa, que es prácticamente el noventa y tanto de las obras, estaríamos hablando de alrededor de US$ 25:000.000. Para las obras de segunda etapa se estiman en US$ 5:000.000.

SEÑOR ARRARTE FERNÁNDEZ.- Esta iniciativa nos parece muy importante para nuestro departamento y en especial para el país, ya que se tendrá la posibilidad de hacer cargas de materiales a granel y podrán venir barcos de gran calado para hacer esas cargas de volúmenes de 60.000 toneladas, lo cual genera economías importantes y nos puede volver competitivos en ciertas actividades económicas. Asimismo, el país se puede transformar en un vendedor de servicios a otras naciones por la propia actividad de los "feeders" que pueden venir de otros países y acumular carga en esa zona para ser transportada luego a otras regiones del mundo.

Nuestra preocupación es tratar de conciliar -es nuestra obligación como Representantes- una actividad de esta naturaleza con la actividad turística que es trascendente para el país, que es fundamental, buscando un justo equilibrio para que ambas tengan posibilidad de funcionar en forma conjunta.

Participé en la audiencia pública y me pareció muy interesante la propuesta que hizo la empresa que diseñó el puerto de carga a granel. Creo que tienen mucha experiencia; inclusive, dieron ejemplos sobrados, señalando que desde el año 1991 Chile cuenta con puertos de este tipo que han dado resultados exitosos desde todo punto de vista. Desde el punto de vista del pliego de condiciones esa era nuestra urgencia, dado que la fecha de apertura es el 16 de febrero y queríamos formular algunas consultas sobre esta temática. La primera de ellas está relacionada con esta nota de la División de Evaluación de Impacto Ambiental de la DINAMA, en donde se establece que se deberá tener especial cuidado con el incremento del tránsito de camiones con zorra que ingresarán al Puerto de La Paloma, que serán entre 150 y 210 por día, que seguramente vendrán por la Ruta Nº 15. Indudablemente, eso va a tener un impacto notable sobre el turismo y generará una problemática. Por lo tanto, quisiéramos saber si existe alguna alternativa para utilizar de otra manera los recursos con que cuenta el departamento como, por ejemplo, el tren. Hace un tiempo atrás la vía del tren estaba en buenas condiciones y había un tránsito fluido de trenes y recuerdo que llegaban hasta el puerto. De manera que, utilizando el sentido común, sin ser peritos en la materia, creemos que si 210 camiones con zorra ingresan por Rocha, por la Ruta Nº 15 y cruzan el balneario La Paloma, se va a generar un impacto muy importante. En ese sentido, queríamos consultar si sería factible cambiar los términos del pliego -no sé si ya no es tarde-, a los efectos de hacer el acopio en una zona más alejada y utilizar el tren para su transporte, sin afectar la actividad turística y la realidad cotidiana del puerto.

Por otra parte, queríamos consultar acerca del extenso plazo de 50 años que se concede a una obra pública, lo cual nos llamó la atención. Seguramente, debe ser por la rentabilidad de la actividad, porque en la página 15 del pliego del llamado a licitación figura que el TIR y el VAN se deben calcular al 12%; para que sea rentable deberá tener un plazo muy largo. No sé si el 12% es lo que se acostumbra -estoy preguntando-, pero nos parece que 50 años es un plazo extremadamente extenso, máxime habiendo escuchado la exposición técnica del ingeniero durante la audiencia pública, quien dijo que de acuerdo con las estadísticas cada 50 años se dan mareas y olas de más de 8 metros que destruirían la estructura de ese puente mar adentro que contiene la cinta transportadora. Sin duda, son estadísticas y quizá esa marejada ocurra a los 10 años, pero el tema conceptual son los 50 años.

En el pliego de condiciones también se establece en su página 26 que se otorga a este emprendimiento aproximadamente 26,5 hectáreas como área logística para que se pueda desarrollar la actividad. Dentro de esas hectáreas se encuentra un predio que es propiedad de la Intendencia Municipal de Rocha. El pliego dice que en caso de que la Intendencia no llegue a un acuerdo para ceder esa tierra, el Ministerio o el Estado se comprometerá a proveer al concesionario un predio colindante al área concesionada de superficie similar. Nos gustaría saber cuál es el área que posiblemente pueda ser concedida en lugar de esa zona.

Finalmente, quisiera saber si existe algún canon por parte del concesionario a favor del Estado por esta obra y si se cubren los riesgos de si, por ejemplo, eventualmente un buque se encuentra en medio de una tormenta

que le provoque daños, que le hagan derramar combustible en la costa turística contigua al Puerto de La Paloma.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera agregar a las preguntas realizadas por el señor Diputado Arrarte Fernández la de si en el pliego de condiciones está establecido otorgar al concesionario potestades en la operativa del Puerto de La Paloma y eventualmente del Puerto de Maldonado. En caso de ser así, quisiera saber en qué situación o circunstancias se habilitaría la utilización de ambos puertos y para qué tipo de actividad.

SEÑOR BARRIOS.- Alguna de las preguntas que pensaba formular han sido realizadas por el señor Diputado Arrarte Fernández. Por lo tanto, quizá sea más útil escuchar las respuestas de los representantes del Ministerio para luego plantear alguna consulta complementaria.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- La preocupación por la conciliación entre la finalidad turística y la de desarrollo de este emprendimiento también es de nuestro Ministerio. Precisamente, ese es uno de los temas que trata el ingeniero Amorín en el informe que entregué al señor Presidente de la Comisión. El ingeniero Amorín llega a la conclusión de que ambas finalidades son perfectamente compatibles, por supuesto con los naturales cambios por los impactos que, sin ninguna duda, se van a producir. Toda vez que se introduce una obra de esta magnitud en cualquier lugar del país los alrededores sufren impactos y se imponen cambios. Sin duda, va a haber un incremento de tránsito de camiones que probablemente haga necesario ampliar la Ruta Nº 15 o restituir el ramal ferroviario existente, adecuándolo a esta operación, que sería lo más deseable, tal como sostenía el señor Diputado Arrarte Fernández. De esta forma la carga que iría a la terminal no incidiría para nada en la carretera. Esto está siendo objeto de estudio por parte de nuestra Dirección Nacional de Vialidad a los efectos de adicionar esta posibilidad a la licitación ferroviaria que también se abrirá en el mes de febrero. Nuestro Ministerio es un entusiasta defensor del transporte ferroviario en su vinculación con la madera; eso es lo que lo ha guiado a hacer esta licitación que se abrirá en el mes de febrero. Queremos restituir el transporte ferroviario, porque estamos convencidos de que el destino ferroviario pertenece a este país y nunca se debió haber perdido. Nuestro país, que es ideal por su carencia de accidentes orográficos, tiene que volver a tener el ferrocarril. Ese es el espíritu que tiene nuestro llamado a licitación.

Este ramal está previsto en los planes de la Dirección Nacional de Vialidad, que hoy está a cargo de la infraestructura ferroviaria.

El plazo de la obra pública por 50 años es extenso; en principio, interpretando el espíritu de la ley, dejamos la propuesta de Puerto Graneles S.A. tal como venía, a efectos de que los competidores pudieran, inclusive, cambiar ese plazo, como uno de los puntos de ventaja. No quisimos tocar ese aspecto porque la propuesta es un todo y porque al Ministerio se le dijo: "Para que este proyecto sea rentable y atractivo para nosotros, necesitamos tal plazo de concesión, que es el que consideramos útil para reembolsar la inversión que haremos".

El ingeniero Colom se referirá a la parte financiera.

SEÑOR COLOM.- De alguna manera, el plazo de 50 años tiene que ver con la rentabilidad del emprendimiento y con los estudios de factibilidad que presentó la firma Puerto Graneles S.A. Esto no está necesariamente asociado con la ola de 8 metros y con su período de retorno de 50 años, porque esa ola puede darse mañana. Es muy pesimista pensar en esa ola de 8 metros, pero demuestra que quienes elaboraron el anteproyecto están siendo medianamente conservadores para el diseño de la obra portuaria, lo que no es mala cosa. Pero insisto en que cuando uno habla de un evento que tiene un período de retorno de ene años, se está refiriendo al promedio de tiempo con que ese evento singular puede darse. Uno puede decir, por ejemplo, que en determinada zona los vientos de 150 kilómetros por hora tienen un período de retorno de equis años, pero pueden darse mañana y quizás la semana siguiente; de todos modos, promedialmente se dan con esa recurrencia.

Lo que el pliego sí contempla y exige es que el concesionario haga un mantenimiento adecuado y permanente de la instalación. No se trata de que estemos pensando en lo que ocurrirá en 50 años, porque puede ocurrir

que en virtud de cualquiera de las cláusulas de extinción de la concesión que figuran en el pliego, esta pase a dominio de la Administración antes de que termine el plazo de 50 años. En ese caso, tal como lo establece el pliego, la Administración debe velar porque la obra esté permanentemente mantenida y en condiciones. Lo mismo está previsto en lo que tiene que ver con el manejo ambiental, en particular -y aclaro que no soy ambientalista-, en lo que hace al manejo de los planes de contingencia, que el concesionario está obligado a presentar conjuntamente con el proyecto ejecutivo. Estos planes de contingencia contemplan todos los posibles accidentes, como eventuales derrames de combustible o cualquier otro evento que tenga incidencia ambiental.

Quiere decir que en ese sentido la preocupación del pliego es que haya un muy cuidadoso manejo ambiental de la terminal; se exige que el oferente presente un proyecto ejecutivo, totalmente detallado, que es puesto a consideración de los técnicos del Ministerio para su aprobación. Entre tanto, el oferente debe tramitar su autorización ambiental y debe verificar todas las imposiciones que establezca el Ministerio idóneo en esa materia. A la vez, antes del comienzo de las operaciones, el oferente debe tener presentado y aprobado un plan de contingencia, como recién mencioné.

En cuanto a las tasas, aunque no soy economista puedo informar que tasas del 10% y del 12% para devolver rentabilidades son usuales en los estudios de factibilidad del medio.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Con referencia a las 8 ó 9 hectáreas que pertenecen a la Intendencia Municipal de Rocha, debo informar que hemos tenido algunos problemas con el señor Intendente; le propusimos hacer una permuta de toda el área o de parte de ella por un predio que pertenece al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, ubicada al otro lado, pero hasta la fecha no hemos logrado una respuesta favorable. Creo que el señor Intendente está muy preocupado por obtener liquidez inmediata y eso dificulta un poco la negociación.

Si esa permuta que hemos ofrecido a la Intendencia Municipal de Rocha no produce un efecto favorable, nos veremos obligados a dar al concesionario un área de esos predios del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca que ofrecíamos permutar a la Intendencia.

SEÑOR BARRIOS.- En la cláusula del pliego se establece que el compromiso que adopta el Ministerio consiste en entregar un área equivalente a la de la Intendencia -o sea, de entre 8 y 9 hectáreas-, contigua al área concesionada y ubicada dentro del recinto portuario. Creo que esto no coincide con las características de los predios del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. ¿Dónde están ubicados esos predios?

SEÑOR COLOM.- Esos predios no están estrictamente contiguos al área portuaria, pero sí muy próximos. Como ya le dije al señor Diputado cuando muy amablemente me visitó, reitero que en lo personal entiendo que por su cercanía con respecto al puerto el predio ideal es ese de alrededor de 8 hectáreas, propiedad de la Intendencia Municipal de Rocha.

Los predios que son propiedad del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca están un poco más alejados del área portuaria que el de la Intendencia, pero eso no quiere decir que no sean aptos.

SEÑOR BARRIOS.- De cualquier modo, siento que, hecha la adjudicación, el concesionario podría basarse en lo que el pliego establece, y si este estipula que el predio debe estar dentro del recinto portuario, podría hacer un reclamo en ese sentido. Me parece que cuando manejamos este tipo de cosas no podemos esperar que la otra parte tenga una actitud flexible porque está defendiendo sus intereses. En estos casos de negociación del Estado con privados, el empresario, siguiendo la lógica del negocio, generalmente no es flexible. Entonces, creo que el Ministerio se ha comprometido a algo que difícilmente podría cumplir, lo que podría generar problemas.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En principio, la solución que mencionó el ingeniero Colom está conversada con el proponente.

SEÑOR BARRIOS.- Pero puede ser otro el adjudicatario.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No obstante, hemos planteado el tema a nivel del Poder Ejecutivo, que estaba dispuesto a proceder a la expropiación de esas ocho hectáreas necesarias para el desarrollo portuario a la Intendencia Municipal de Rocha. No lo hemos hecho porque estamos en unas tratativas civilizadas y amistosas con el señor Intendente Municipal de Rocha. Pero, llegado el caso de que el Ministerio o el concedente fuera puesto contra la pared y se le exigiera que fuera contiguo a las hectáreas que se le dan, el Poder Ejecutivo no vacilaría en proceder a la expropiación, porque entiende que la causal de necesidad o utilidad pública se da patentemente en este caso.

SEÑOR ARRARTE FERNÁNDEZ.- ¿Existe algún canon a favor del Estado?

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No se prevé el pago de ningún canon. Este es un proyecto por demás audaz. Creemos que los concesionarios van a asumir un riesgo grande e importante al hacer este emprendimiento y si nuestra voluntad es alentar que el proyecto camine, nos parece incompatible ponerle una obligación superior a las que ya, de por sí, están asumiendo con una inversión muy importante y un riesgo comercial que ellos asumen totalmente. Por ello, el Poder Ejecutivo no pensó en agregar un canon.

En cuanto a las potestades que eventualmente se darían al concesionario para la operativa de los puertos de La Paloma y Maldonado, tal cosa no existe. El Estado no va a resignar ninguna de sus facultades y potestades en el manejo de estos puertos y de todos los otros que están bajo su cuidado. Sí creemos que esta inyección de actividad que daría este emprendimiento al puerto de La Paloma va a servir para alentar el desarrollo del puerto total -lo que hace años que el Ministerio está persiguiendo conseguir-; será posible que esté más cerca de concretarse esta aspiración de lo que ha estado en los últimos setenta años, en los que se ha querido desarrollar y no se ha logrado. El destino natural de esa zona es ser un puerto de aguas profundas; a juicio del Poder Ejecutivo, que es el que ha tomado la decisión política de dar andamiento a esto, ese es el destino principal y original del puerto de La Paloma. Por eso, cuando viene un empresario y propone hacer una inversión, no ha vacilado en cuanto a facilitar las cosas a efectos de, por lo menos, continuar las actividades que se han iniciado en el puerto de La Paloma.

SEÑOR COLOM.- Esto tiene un beneficio adicional que creo que no hemos mencionado. De alguna manera, el tener una terminal de aguas profundas puede servir a todo el sistema portuario, dado que también va a operar como terminal de completamiento de carga de barcos que no pueden cargarse a pleno en el puerto de Montevideo o, por ejemplo, en el recientemente inaugurado puerto de M' Bopicuá sobre el Río Uruguay. Por ello, creo que puede generar cierta sinergia, además del abaratamiento de los fletes para la salida de la producción local de madera.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Quiero dejar constancia de que uno de los cuidados principales que ha tenido la Dirección Nacional de Hidrografía al estudiar esta propuesta ha sido que en ningún aspecto se trabe o dificulte el desarrollo del proyecto general del puerto de La Paloma; este emprendimiento solo toma una parte de la bahía de La Paloma. De ninguna forma va a trabar el proyecto en curso de desarrollo total de este puerto; no me refiero a esta modalidad de cinta transportadora, sino a aguas protegidas por obras civiles.

SEÑOR BARRIOS.- El centro del tema es la afectación de esta obra, por la manera en que está proyectada hoy y de acuerdo con los términos del pliego de condiciones, a la actividad turística que ha sido y sigue siendo muy importante en La Paloma. Estamos convencidos de que la actividad portuaria y la turística son compatibles, siempre que se cuide el aspecto de mantener los equilibrios correspondientes.

Efectivamente, el Poder Ejecutivo hace tiempo que está preocupado por promover el desarrollo portuario de La Paloma y compartimos ese objetivo; pero pensamos que tiene que haber un equilibrio en el asunto y también una protección de la actividad turística, que sigue siendo importante. Tenemos la sensación de que al establecerse el pliego de condiciones y al analizarse el proyecto se han visto todos los elementos favorables que podía presentar para el desarrollo portuario, pero no vemos que exista la misma preocupación respecto a la actividad turística. Es más: por la información que he estado recogiendo, creo que las modificaciones que

quizás hubiera que hacer al proyecto de explotación - no a la obra- para tratar de no interferir con la actividad turística, no afectaría la rentabilidad ni la conveniencia en tal grado como para que el inversor pudiese desistir.

Sin ninguna duda, lo que aquí está buscando utilizar el inversor y lo que se está concediendo es un privilegio que la naturaleza ha dado a La Paloma: la existencia de aguas profundas en cercanías de la costa. Por eso también -y esto es una digresión- me preocupan, como al señor Diputado Arrarte, los cincuenta años de concesión. Esta es una ventaja que la naturaleza nos dio y si la concedemos por muchos años, en forma casi exclusiva, puede impedirnos aprovecharla de mejor manera.

Cuando digo que siento que al formular el pliego de condiciones no ha habido preocupación por tratar de cuidar la actividad turística, pienso en el estudio de impacto ambiental que hizo el ingeniero Amorín, en el cual quedan perfectamente detallados los aspectos en que quedaría afectada y cuáles son las cosas que la afectarían más gravemente. Uno es la gran magnitud del predio que se va a usar; y me refiero fundamentalmente a la utilización para depósito de rollizos de este predio que se reclama a la Intendencia Municipal de Rocha. Se trata de un predio forestado, y una cosa es mirarlo en un plano y otra pararse en un lugar e imaginarse aquello sustituido por un montón de rolos. Desde el momento en que los invitados nos dicen que los oferentes estarían dispuestos inclusive a recibir un precio distinto a ese y separado, nos muestra que no es imprescindible que el depósito de rollizos esté junto a la Terminal. Diría hasta que es una cosa que solo regalada se puede hacer destinar un predio de alto valor para depositar los rollizos. Si uno se coloca donde hoy están ubicadas las cabañas municipales del Parque Andresito, a la entrada de La Paloma, y se imagina lo que sería ese predio sin árboles, sin pinos, y solo con montañas de rolos, sinceramente sentiría que la calidad paisajística quedaría tremendamente afectada. Esto lo establece el ingeniero Amorín al expresar que es uno de los impactos más importantes que se produciría; impacto que podría corregirse simplemente si el depósito no se construye ahí sino en otro lugar. Sé que esto generaría un costo mayor, pero no sería un impedimento para que el emprendimiento se llevara adelante desde el momento en que la misma empresa está construyendo en Montevideo una planta a veinte kilómetros del puerto, por lo que los fletes le costarían - de acuerdo con lo que averigüé- entre un 25% y un 30% más. Es decir que instalar el depósito de rollizos fuera de la zona urbana sin duda significará un encarecimiento, pero no impedirá que la empresa siga adelante, porque la gran diferencia está en los fletes marítimos; en ese sentido, no debe bajar la diferencia -de acuerdo con lo que averigüé- de US$ 10 a US$ 12 por tonelada. Si tenemos en cuenta que se manejarán 800.000 toneladas en una primera etapa, estamos hablando de una ventaja para La Paloma con respecto a Montevideo del orden de los US$ 9:000.000; si se habla para la segunda etapa de un embarque de 1:400.000 toneladas, la ventaja para La Paloma será entre US$ 14:000.000 y US$ 15:000.000, lo cual muestra que estos pequeños cambios que podrían hacerse para mitigar el impacto sobre la actividad turística no serán limitantes para que este oferente u otro pueda encarar el negocio.

Otro de los aspectos que el ingeniero Amorín destaca como de muy fuerte impacto en la actividad turística es al que refería el señor Diputado Arrarte y está relacionado con el tránsito de camiones. Es más, el ingeniero Amorín establece que sería imprescindible un estudio detallado tanto del ruteo de los camiones como de la forma de acceso a La Paloma y al recinto portuario.

Mezclado con los aspectos relacionados con el predio, el ingeniero Amorín también destaca el acopio de astillas por dos razones: por el aspecto visual y por la generación de vectores, es decir, la concentración de roedores dentro de una planta urbana con pretensiones turísticas, lo que seguramente afectaría mucho. Me parece clave que el depósito de rolos no esté en ese lugar sino retirado.

¿Por qué digo que al leer el pliego de condiciones uno siente que no ha habido preocupación por tratar de mitigar los impactos en el turismo? Porque ninguna de las medidas que se podrían tomar en ese sentido se tienen en cuenta al momento de evaluar las posibles ofertas; solo se tiene presente lo que mencionaba el ingeniero Colom, es decir, el precio del "chipeado" y del embarque, la capacidad de carga y el tiempo de construcción de la obra. Pero podría haberse establecido como un factor a considerar que el depósito de rollizos se instalara fuera del área urbana y de la portuaria; me refiero al gran depósito y no al del acopio para el uso diario, como funcionan las plantas que están en Montevideo, a las que les van arrimando rolos a medida que van consumiendo. Si hubiese preocupación en ese sentido, podría haberse establecido como un factor a tener en cuenta la disposición de cualquiera de los proponentes a utilizar menos espacio que el que pide Puerto Graneles, lo cual tendría ventajas, ya que nos estaría dejando posibilidades de utilizar un predio muy valioso con otros destinos; porque se habla, por ejemplo, de que podrán embarcarse granos, pero para

hacerlo hay que construir silos y si prácticamente toda el área portuaria se entrega con el destino de depósito de rolos, ¿dónde se construirán los silos? Seguramente en otro lado. Podría tomarse también como un aspecto a considerarse en la licitación la propuesta de tomar caminos alternativos, aunque sea en la temporada turística. Es decir, en lugar de utilizarse la Ruta N º 15, se podría acceder por caminos alternativos, lo cual significaría agregar a las carreteras que vienen de Lavalleja o de Maldonado nada más que veinte kilómetros, que es la distancia que en Montevideo recorren tanto la empresa Eufores desde la planta que tiene instalada hasta el puerto, como Puerto Graneles desde la que está construyendo.

Entonces, esta es la preocupación. Sin duda, se anuncia algo con lo que coincidimos: que el turismo no impida el desarrollo del puerto y que este no agreda la actividad turística, por lo menos en esta etapa. Porque si mañana se diera un desarrollo portuario de tanta importancia que cambiara el carácter de La Paloma, perfecto, se cambiaría la perspectiva y todo el mundo trabajaría en otra cosa. Sin embargo, el Gerente de Puertos Graneles, ingeniero Rodríguez, manifestó que en esta primera etapa en La Paloma se ocuparían 40 puestos directos; en la propuesta se habla de 1.760 puestos de trabajo directos e indirectos, pero habría que preguntar dónde están. La mayoría seguramente en los bosques, pero esos puestos de trabajo no son para La Paloma; se podrá decir que son para el Uruguay, pero ya están generado porque los bosques están plantados y hay que cosecharlos, salgan por el puerto de La Paloma o por otro lado.

En definitiva, la pregunta es si existen posibilidades -aunque faltan tan pocos días, pero sé que los pliegos de condiciones se pueden modificar dando aviso a todos los oferentes- de incorporar a los parámetros de evaluación de las ofertas aspectos como, por ejemplo, la utilización de un área menor para reservar el resto con otros destinos, la instalación del depósito de rollizos fuera del área urbana y el acceso por caminos alternativos. No me refiero a que se ponga como condición el empleo del ferrocarril, que en el pliego de condiciones se establece simplemente como una opción del licitante, porque se trataría de una inversión importante y en los procesos de negociación hay que saber hasta dónde se tira de la piola. Pero en los períodos del año de fuerte actividad turística los camiones podrían utilizar un camino alternativo que solo agregaría veinte kilómetros, lo que no cambiará en nada las condiciones.

En cuanto a la concesión por cincuenta años, sinceramente no puedo entender que se argumente que este plazo está calculado en base a la rentabilidad. Recién el ingeniero Colom hablaba de que un barco en La Paloma cargaría 60.000 toneladas; de acuerdo con lo que me decía el ingeniero Rodríguez, lo máximo que podrían cargar en Montevideo serían 30.000 toneladas. De acuerdo con la cuenta que hice, el viaje de un barco a Japón con esa capacidad costaría US$ 1:200.000; si suponemos que en La Paloma pueden cargar 40.000 toneladas, significaría una rebaja de US$ 10 en el precio del flete. Es decir que sin ninguna duda muchísimo antes de los cincuenta años se pueden recuperar los US$ 30:000.000 que se van a invertir. Naturalmente que si el criterio es mantener como condición lo que pide el oferente, podrá pedir cincuenta o setenta años, sabiendo que se lo van a dar. Podría haber sido un elemento a tener en cuenta en la evaluación de las ofertas el menor plazo de la concesión; de esa manera estaríamos defendiendo los intereses del Estado uruguayo y de la población de La Paloma y Rocha, que ha tenido ese regalo de la naturaleza, aunque no por ello debe regalarlo.

SEÑOR PRESIDENTE.- A las consideraciones del señor Diputado Barrios quiero agregar una preocupación referida al turismo. No quiero imaginarme que en las playas colindantes al puerto de La Paloma, es decir, La Aguada, Costa Azul, Arachán, Antoniópolis, inclusive La Pedrera, o hacia el oeste del faro, se pudiera producir una importante acumulación de residuos sólidos en las playas, lo que desvirtuaría su calidad y disminuiría la apetencia de muchos visitantes para veranear en esos lugares. Eso está contemplado a texto expreso en la evaluación inicial que hace la Dirección de Medio Ambiente, en el informe de Evaluación de Impacto Ambiental del Ministerio firmada por su Director, el ingeniero civil Andrés Salazar. Se establece de manera muy clara que se han identificado puntos a ser tratados cuidadosamente, como la generación de cantidades significativas de residuos sólidos. Me gustaría saber qué consideraciones les merece este punto.

SEÑOR ARRARTE FERNÁNDEZ.- Con propósito constructivo, quisiera incorporar algunas ideas a esta discusión.

El objetivo de este puerto es el hacer cargas a granel. Quiero destacar que 100.000 hectáreas de eucaliptus globulus producen en un corte aproximadamente US$ 500:000.000.

Los latinos fuimos colonizados por españoles quienes, por su propia historia e idiosincrasia, se acostumbraron a cultivar la tierra y a explotar aquello que veían por encima del suelo. En cambio, los países que fueron colonizados por los sajones incorporaron a su economía la explotación de los recursos minerales, y puedo citar ejemplos: Sudáfrica, Canadá, Estados Unidos de América, Australia y Nueva Zelandia. Si pudiéramos retroceder en el tiempo setenta millones de años, podríamos ver que existía un solo continente y que muchas de estas regiones estaban unidas con la misma geología que posee la zona donde estamos ubicados nosotros.

En esta legislatura el Parlamento votó reducidos recursos pero muy útiles para continuar viejos estudios de ANCAP de yacimientos de arenas negras ubicados en las costas del departamento de Rocha; fundamentalmente se trata de minerales compuestos por titanio. Los últimos estudios realizados por la Universidad de la República y por el Ministerio de Industria, Energía y Minería demostraron que en una zona entre Barra de Valizs y Punta del Diablo -unos 30 kilómetros- existen reservas, entre demostradas más posibles, estimadas en 25:000.000 de toneladas de arenas negras. Si tomamos como valor promedio de la elmenita -que es uno de los componentes de las arenas negras- en US$ 100 la tonelada, estaríamos hablando de alrededor de 2.500:000.000; eso es cinco veces más que las 100.000 hectáreas de eucaliptus que formarían la cuenca de los alrededores de la terminal de cargas a granel. Entonces, ahora que existe un marco jurídico y un estímulo a la explotación de estas arenas negras y que me consta que hay empresas interesadas -inclusive capitales nacionales-, si podemos juntar la explotación maderera con la minera, podríamos hacer mucho más rentable una terminal de carga a granel. Por tanto, más se justificaría -no me quiero imaginar la entrada de un camión con arenas negras cada dos minutos al puerto de La Paloma- un depósito más alejado, y utilizar el ferrocarril como medio de acceso a la zona de depósito donde comienza la cinta transportadora para la carga de los barcos de gran calado.

Quería incorporar esta alternativa productiva a un emprendimiento que considero muy positivo y que, quizás, lo haría más factible, más rentable y mucho más provechoso para la sociedad uruguaya.

SEÑORA PUÑALES BRUN.- Llevo nueve años como legisladora, pero desde que salimos de la escuela Rocha viene teniendo un debate parecido al que hoy tuvimos aquí; es algo histórico. Voy a hablar para la versión taquigráfica porque creo que mucho va a circular por Rocha, puesto que hay una gran apetencia por saber qué es lo que va a pasar en febrero.

Rocha está viviendo el peor momento de su vida, el peor momento en materia de desocupación, de desempleo. Seguramente, eso trae a los rochenses tristeza y desazón por muchas circunstancias; hoy no es momento de decirlo acá en forma de poema. Pero Rocha, señores, en un 99% quiere el puerto porque necesita trabajo digno, porque la Intendencia no puede ocupar más gente, porque los jóvenes no pueden ser más policías puesto que la Jefatura ya no da para más y porque si bien el sector arrocero funciona bien, no puede ocupar más gente. ¿Saben qué es lo que quiere la gente hoy? Trabajo.

Se podrán discutir miles de ítems del pliego y, quizás, hoy no estaría capacitada para discutir el tema como lo han hecho los colegas con respecto a números e indicadores. Pero quiero decir, para que conste en la versión taquigráfica -y repito que llevo nueve años como legisladora- que si en esta oportunidad no nos sale la jugada, Rocha verá profundizada su crisis. No sé si 220 camiones por día afectarán o no la situación; nosotros queremos que se hagan las cosas bien. Seguramente cincuenta años serán muchos; uno a veces piensa qué responsabilidad podemos tener al brindar una concesión por cincuenta años. Yo no estaré viva y quizás muchos de los que estamos aquí tampoco. De todos modos queremos que el puerto salga, así como el puente sobre la laguna Garzón. Y este es el momento de que cada sector político diga qué es lo que quiere; unos han dicho no al puerto, no al puente sobre la laguna Garzón y no a la interconexión costera, y eso no es de ahora sino de hace años. Y muchos hemos dicho sí al puerto porque da trabajo, porque es compatible con la actividad turística, como lo es Miami, Acapulco y muchísimos puertos del mundo. Y si el mundo tiene la capacidad necesaria para mantener esa simbiosis entre un sector y otro, ¿por qué los uruguayos no podemos mantener el equilibrio entre esos sectores?

Con total humildad digo que no estoy capacitada para analizar lo relativo a los plazos, a la rentabilidad, etcétera. Pero sentimos la misma avidez que los rochenses, sin ninguna distinción política. En Rocha se quiere el puerto; apuren, hagan las cosas bien, con claridad y transparencia, porque también desde allá nos están mirando todos. Reitero, la Intendencia del próximo año, ya sea blanca, colorada o del Frente Amplio,

no podrá ocupar un funcionario más, la Jefatura de Policía no podrá nombrar un policía más; en el sector del arroz tampoco se puede ocupar más; los "free shops" y el sector comercial no dan para más.

La solución, entre otras, es la inversión y el puerto seguramente va a ser una herramienta dinámica, pujante, y los rochenses no podemos perder la oportunidad de salir de la "chicoria" -tomen nota del término- y del pozo en el que hoy estamos.

Hoy tengo 42 años y pienso más en mis hijos que en mí y, seguramente, también lo hacen los señores Diputados Barrios y Arrarte que tienen muchos más hijos que yo. Acá, queremos trabajo digno como lo tiene Paysandú, Salto y otros departamentos del país. Rocha merece lo mejor y la oportunidad de ser puerto.

Con el mayor respeto les digo que intenten hacer las cosas rápido y bien, y en forma transparente porque los rochenses también queremos esto.

SEÑOR ARRARTE FERNÁNDEZ.- Quiero dejar expresa constancia en la versión taquigráfica, en mi carácter de Representante del Partido Nacional que nuestra participación en el día de hoy ha sido totalmente constructiva, pensando en beneficiar a esta generación y a las futuras. Simplemente, hemos tratado de aportar ideas en beneficio de un exitoso proyecto que consideramos muy valioso, que es el que en la tarde de hoy han expuesto quienes nos visitan en representación el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. La actitud ha sido positiva, constructiva; simplemente hicimos los aportes que entendimos que podían beneficiar al pliego de condiciones. Lejos está en nuestra intención enlentecer esta iniciativa privada que nos parece muy favorable.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- He tomado debida nota de todas las preocupaciones del señor Diputado Barrios. El grado de avance del procedimiento hace un poco difícil incluir ese tipo de modificaciones actualmente en el pliego que ya fue aprobado por el Poder Ejecutivo. No obstante, personalmente, me voy a ocupar de estudiar esas posibilidades y de discutirlas con los proponentes porque las considero legítimas, positivas y muy bien fundadas. En lo personal voy a asumir ese riesgo. No sé cuál será el resultado pero voy a poner de mí todo lo que sea posible.

No sé a qué residuos sólidos se refiere el informe de la DINAMA, pero el pliego establece que el concesionario deberá tomar la totalidad de las medidas con un órgano de control para evitar cualquier daño de ese tipo. Es más: recién hoy supe que esa cinta transportadora tiene techo, que no va a estar abierta para que el viento saque "chips", los vuelque al agua y después vaya a la arena. Esta era una preocupación que en mi ignorancia yo tenía. En el proyecto se ha tenido en cuenta la precaución de evitar posibles derrames de "chips", de otros graneles o de arenas negras; no sé qué consecuencias ecológicas tendrían en el agua las arenas negras.

El objetivo de este proyecto está abierto a transportar cualquier tipo de granel y la arena negra lo es.

SEÑOR COLOM.- De hecho habrá capacidad instalada para transportar distintos tipos de graneles. No conozco exactamente la temática de las arenas negras, pero puede ser un material de valor importante y si existe esa explotación, seguramente, podrá salir a través de esta terminal.

Sin ser ambientalista -remarco que mi profesión es la de ingeniero civil-, quiero hacer algún comentario con respecto a las consideraciones ambientales. En esto sí estamos medianamente acostumbrados a recibir estudios ya que nosotros mismos, cuando se presentan iniciativas privadas, pedimos que estén acompañadas de análisis de prefactibilidad o de factibilidad ambiental -más allá de que el estudio ambiental definitivo se va a presentar una vez que exista un proyecto ejecutivo exigido por la DINAMA-, y ese estudio ambiental, con sus medidas mitigatorias, tiene que ser absolutamente detallado como los exige habitualmente esa Dirección.

El estudio ambiental que acompañó la propuesta básicamente tiene dos objetivos. Primero, analizar, evaluar aquellos aspectos que ambientalmente son negativos, ya que en general los estudios ambientales recalan fundamentalmente en los aspectos negativos, no en los positivos. Segundo, dictaminar si son abordables, mitigables, es decir, si la propuesta es viable. En ese sentido, el estudio ambiental que se presentó avala que la propuesta es viable. Pero lo más importante es que eso aún es la opinión que al respecto tuvo la DINAMA

sin desconocer los componentes del proyecto que, como todos, tiene una serie de aspectos que generan impacto ambiental. Lo que es importante, precisamente, del estudio sobre impacto ambiental que se presentó con la propuesta es que sirve para conducir y guiar aspectos del proyecto ejecutivo a tener en cuenta para que los aspectos ambientales negativos no se den y, a su vez, para elaborar un plan de manejo ambiental adecuado. Al decir esto me refiero a lo siguiente. Recién se mencionaba, por ejemplo, como uno de los vectores negativos con el "stock" de la madera la aparición de roedores. Que ello no ocurra tiene que ser parte del manejo ambiental al cual estará obligado el concesionario. No quiere decir que por el hecho de haber "stock" de madera, necesariamente habrá roedores; los habrá si no se lleva adelante un manejo ambiental cuidadoso y no se realizan los controles adecuados.

En cuanto a los aspectos paisajísticos, acepto que son los de más difícil mitigación; pero lo usual en estos casos es que la autoridad ambiental -en nuestro país la DINAMA - exija determinadas medidas compensatorias por esas afectaciones. No quiero mencionar cuáles pueden ser porque puedo referirme a algunas soluciones que quizás no sean las más válidas para este caso. No quiere decir que no exista necesariamente una barrera verde de importancia, alrededor de todas las áreas de stock que la mitiguen. Obviamente, no vamos a poder hacer la pila de stock de la faz del puerto.

Con respecto al tránsito vehicular, con una proyección de 1:400.000 toneladas -que es un número muy optimista- uno puede pronosticar -dependiendo de la hora del día y del tránsito- que se moverían alrededor de 12 camiones por hora, es decir, un camión cada cinco minutos. No está en nuestro espíritu plantear que los problemas no vayan a existir, que no haya que preverlos ni que la preocupación no sea válida ni legítima, pero esa situación se daría luego de unos años. Imaginamos que la implementación del proyecto, antes de que esté operativo, llevará unos 42 meses. Entendemos que para elaborar un proyecto ejecutivo, de la importancia de este, con la cantidad de estudios adicionales que hay que realizar en cuanto a medición de olas, instalación de estaciones de olígrafo que midan dirección y período, que requieren cierto tiempo operativo, el plazo de un año es bastante estricto. Ojalá el plazo sea menor a ese. Además, hay que sumar la fase de construcción del proyecto, que se puede estimar en el orden de los dos años; en total, vamos a andar en el entorno de los tres años. Para que la terminal comience a operar 1:400.000 toneladas, de acuerdo con las proyecciones que hace el proponente de la iniciativa privada, van a pasar otros tres o cuatro años. Quiere decir que ese horizonte con ese tránsito vehicular de alrededor de 12 camiones por hora se va a dar en unos siete años. En la primera instancia del proyecto habrá que pensar en la tercera parte de esa cantidad, es decir, tres o cuatro camiones por hora.

El hecho de que el informe ambiental plantee que se tengan que analizar eventuales alternativas está en la naturaleza de todos los informes ambientales y va a formar parte de los estudios que el ganador de la licitación presente a la DINAMA oportunamente para obtener la autorización ambiental. Esto lo señala el estudio presentado por los proponentes y el informe que suscribe el ingeniero Saizar, actual Director de la DINAMA.

Lo que quiero recalcar es que es bueno que hayan analizado con bastante rigor todos los aspectos negativos, pero también es bueno que se haya diagnosticado que todos esos aspectos son manejables y que el proyecto es ambientalmente factible.

SEÑOR BARRIOS.- Quiero agradecer la consideración del señor Subsecretario con respecto a mi planteo.

La señora Diputada Puñales hizo una alusión que no tengo más remedio que responder. Ella dijo que cada partido político diga qué piensa con respecto al puerto. Creo que ha quedado claro que mi planteo apunta a que se haga el puerto, pero tengo la convicción de que se puede hacer aprovechando todos los beneficios que tiene y generando los menores efectos negativos posibles. Ese tiene que ser el ideal de todos. A veces las cosas que llevan un poco más de tiempo salen mejor. Me parece muy correcto lo que decía el ingeniero Colom respecto al tiempo de los proyectos; las iniciativas rápidas nunca son las mejores y casi siempre el tiempo que se usa en proyectos se ahorra en obras, porque se trabaja mejor.

¿Por qué mi insistencia en el aspecto paisajístico, en el de los depósitos de rolos y en la frecuencia de los camiones? Porque hay informaciones contradictorias. Lo que el ingeniero Colom decía en cuanto a que iban a transitar de 4 a 12 camiones es lo mismo que mencionaba el ingeniero Amorín en el informe, pero en la propuesta del oferente se habla de 287 camiones por día. Si uno habla de 30 o de 20 toneladas cambia el

número de camiones. Estas cosas se podrían corregir fácilmente sin ningún esfuerzo como, por ejemplo, recorrer algunos kilómetros más en determinadas épocas del año, agregar el costo menor que significa tener el depósito de materia prima fuera del recinto portuario. Estoy convencido de que estas cosas no van a hacer peligrar el proyecto. No planteo que se exija la utilización del ferrocarril, porque la recuperación implicaría un costo importante y estableceríamos una exigencia que haría desistir del proyecto al concesionario y no es lo que se pretende. Pero también tenemos la obligación de defender los intereses de la gente que vive en La Paloma y de los inversores porque el que tiene una pequeña casa para alquilar es un inversor. En La Paloma se ha hecho una inversión entre las viviendas particulares, los edificios comerciales y los hoteles que debe superar los US$ 180:000.000. Hay tres mil casas que se rentan por año y cada casa que se alquila -son individuales porque no hay gente que tenga treinta casas- es un ingreso similar al que produce un puesto de trabajo. En el verano, aunque solo son dos meses, trabaja mucha gente. Eso tenemos que conservarlo porque forma parte de ese tan escaso trabajo con el que todavía contamos.

Agradezco la atención del señor Subsecretario y estoy convencido de que se pueden negociar estos términos, porque es claro que el concesionario va a ser la empresa que realizó la propuesta. No creo que haya otra empresa que al día de hoy pueda presentarse. Este es un proyecto complejo que no se prepara en cuatro días; además, ellos tienen el aliciente de que son los propietarios de la carga, o sea que no dependen de los clientes. De modo que, habiendo un único posible concesionario, seguramente el Ministerio podrá negociar con él. Al respecto, sinceramente debo decir que creo que ha faltado una etapa de negociación, quizás porque quien debía representar al departamento no hizo saber cuáles podían ser las objeciones que a nivel local podrían presentarse y a ustedes no les llegó esa información. Lo planteo porque es distinto proyectar aquí que pararse allá e imaginarse cómo quedaría la obra.

En cuanto a que pueda demorar siete años, debo decir al ingeniero Colom que de todos modos va a concretarse y que es mejor prever ahora que preocuparse después.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Quiero agradecer la oportunidad que me dio esta Comisión de recibir tantas ondas positivas de parte de todos los señores Diputados que opinaron en cuanto a este proyecto. Ellos son representantes de una opinión pública que fue medida por la encuestadora Cifra, del señor González, que demuestra que la inmensa mayoría de los encuestados son partidarios de este puerto, al que ven como una oportunidad única.

Agradezco a la señora Diputada Puñales Brum el aliento que nos da.

Si este proyecto dependiera sólo de nuestro Ministerio, se haría. Vivimos tiempos políticos. Algunos nos dicen: "Paren de hacer cosas porque ya no están en la hora de hacerlas", pero hasta el último día en que estemos en el Ministerio seguiremos haciendo cosas; ya sean criticables, discutibles o apoyables seguiremos haciéndolas porque esa es nuestra obligación y nuestra misión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera saber si la idea original de Puerto Graneles S.A. se planteó alguna vez desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y por un problema de insuficiencia de rubros se llamó a licitación o si fue una iniciativa privada que el Ministerio encontró viable y respetable.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Se trató de lo segundo, señor Presidente. La iniciativa fue de ellos y la Dirección Nacional de Hidrografía colaboró con la propuesta. Pero insisto en que la iniciativa se desarrolló por cuenta y riesgo exclusivos de Puerto Graneles S.A.

La idea del Ministerio -que ya tiene décadas- es un gran desarrollo del puerto de La Paloma. Esto figura en Internet desde hace no sé cuántos años, pero no ha tenido eco, aparentemente, por los avatares que ha sufrido la región.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Turismo de la Cámara de Representantes agradece la presencia del Subsecretario de Transporte y Obras Públicas, doctor Juan Luis Aguerre Cat, y del Gerente de División Puertos, ingeniero Carlos Colom, quienes han aportado valiosa información acerca de la instalación de un puerto granelero en La Paloma.

Se levanta la reunión.